

Overleg gemeente Zeist – Verkeerscommissie Hoge Dennen

Datum: 26 november 2021

Aanwezig

Gemeente Zeist: Michiel van Esch (verkeerskundig adviseur)

Verkeerscommissie: Marianne van Praag, Wim de Braak, Marc Uijland (verslag)

Agenda

1. Ontwerp kruising Jagersingel/Prinses Irenelaan/Oranje Nassaulaan
2. Mobiliteitsplan 2022-2027 (verder MP)

1 Ontwerp kruising Jagersingel/Prinses Irenelaan/Oranje Nassaulaan

De Verkeerscommissie merkt op dat de oversteek voor fietsers komende vanaf de Jagersingel linksaf naar de Prinses Irenelaan onveilig is. Het overzicht ontbreekt op dat punt, o.a. door groen en auto's die vanuit de Jagersingel rechtsaf slaan naar de Oranje Nassaulaan. Gemeente geeft aan het ontwerp op een aantal punten aan te passen.

2 Mobiliteitsplan

De Verkeerscommissie vraagt de gemeente naar het eigen oordeel over het Mobiliteitsplan. Gemeente geeft aan dat zowel ambtelijk als bij wethouder Catsburg de tevredenheid overheerst. De Verkeerscommissie vindt het Mobiliteitsplan vooral een infrastructuurplan volgens de principes van 'Duurzaam Veilig'. Er mist een analyse van toekomstige ontwikkelingen, beargumenteerde keuzes voortvloeiend uit die analyse en berekeningen ter onderbouwing.

Er liggen b.v. plannen voor nieuwbouw rond station Driebergen-Zeist. Dat gaat ongetwijfeld tot meer autoverkeer leiden naar de voorzieningen langs Hoog Kanje. Maak deze effecten zichtbaar en geef aan met welke maatregelen je dat als gemeente gaat ondervangen. Dit soort analyses is niet terug te vinden in het Mobiliteitsplan.

Gemeente zegt dat de verkeerseffecten standaard in de werkwijze rond nieuwbouwprojecten worden meegenomen. Het gaat de Verkeerscommissie echter om de wijze waarop de gemeente de inwoners inhoudelijk betreft bij het Mobiliteitsplan. Het huidige plan biedt burgers te weinig analyse en onderbouwing om het gesprek over infrastructurele wijzigingen met de gemeente goed geïnformeerd aan te gaan.

De Verkeerscommissie noemt als ander voorbeeld dat een toekomstplan voor de fietsmobiliteit ontbreekt. In het Mobiliteitsplan is het huidige hoofdfietsnetwerk leidend. De Verkeerscommissie ziet liever dat de fietsinfrastructuur met een visie en argumenten opnieuw wordt ontworpen en b.v. een hoofdroute langs drukke ontsluitingswegen worden vermeden. Er wordt een plan van de Fietsersbond genoemd en gesteund. De Fietsersbond wil een netwerk voor ouderen, voor kinderen en voor mensen met een beperking (een netwerk voor 8 tot 88). Wat de gemeente uit het plan van de bond gaat meenemen en hoe, is echter niet duidelijk. De verkeerskundig adviseur gaf aan het plan niet te kennen, afgesproken is dat de Verkeerscommissie een link naar het plan naar de gemeente mailt.

De Verkeerscommissie vindt ook de kwaliteit van het kaartmateriaal onder de maat. De kaart met de maximumsnelheden (p13) is niet actueel, er staan nog straten op die niet meer bestaan en ook de kleuren kloppen niet overal. Zo is de Woudenbergseweg als 60 km ingekleurd, terwijl dit in werkelijkheid tot aan de JS een 80 km weg is. De kaart met de wegencategorisering (p14) toont 30 km erftoegangswegen die feitelijk bospaden of fietspaden zijn. De resolutie is ook laag, waardoor vergroten op details niet mogelijk is. Gemeente is het

eens met de constatering en zegt toe de kaarten te vervangen. Gemeente voegt toe dat de kaart op p13 de huidige situatie zou moeten weergeven, terwijl de kaart op p14 de gewenste situatie toont. Deze duiding staat wel in de tekst maar ontbreekt in de bijschriften en zal worden toegevoegd.

De Verkeerscommissie vraagt wat het fietsplan voor de lange termijn wordt, of er b.v. gestreefd wordt naar meer fietsstraten. De commissie doet de suggestie om te onderzoeken of de Prins Bernardlaan een fietsstraat kan worden, zodat autoverkeer dat een ander route zoekt vanwege aanpassingen op de Oranje Nassaulaan ontmoedigd wordt om via de Prins Bernardlaan te rijden. Daarnaast vraagt de Verkeerscommissie aandacht voor fietsroute vanuit Austerlitz naar Arnhemse Bovenweg. Door opheffen Margrietlaan moeten fietsers via de Kerckeboschlaan omrijden, dat is geen veilige route. De Verkeerscommissie geeft de voorkeur aan een nieuwe route, eventueel schelpenpad, langs de rand van Kerckebosch. Gemeente geeft aan dat deze grond van het Utrechts Landschap is en dat die geen nieuwe paden wil. De Kerckeboschlaan is nog niet in beheer van de gemeente, maar van de projectontwikkelaar. Zodra dat wel het geval is, hoeft met verbeteringen niet te worden gewacht tot groot onderhoud, maar zouden zaken als drempels en belijning al eerder kunnen worden aangepakt. Gemeente is het eens met constatering dat dit geen goede fietsroute is. Gemeente zegt toe aan de Verkeerscommissie terug te koppelen wanneer de KBL onder beheer van de gemeente gaat vallen.

De Verkeerscommissie pleit voor een continu en interactief participatietraject, i.p.v. éénmalig zoals nu en dan voor 5 jaar een plan vaststellen. Gemeente bestrijdt dat het plan voor 5 jaar vastligt, het is de bedoeling om tweejaarlijks een statuscheck te doen en het plan indien nodig te updaten en daar ook weer de bewoners bij te betrekken. De Verkeerscommissie wijst op het belang van regelmatige overleggen met de diverse wijken, te beginnen met alle meldingen die via het participatietraject zijn binnengekomen. Heeft de gemeente alle meldingen ontvangen en juist geïnterpreteerd? Er ontbreken b.v. 61 meldingen uit Hoge Dennen. Gemeente geeft aan dat er een addendum bij de *Reactienota participatieopbrengst* komt met de ontbrekende meldingen.

De Verkeerscommissie vraagt of Mobiliteitsplan wordt uitgewerkt in wijkverkeersplannen, gemeente zegt dat dat niet het geval is. Alleen wijkverkeersplannen die al in proces waren, worden nog afgerond. De Verkeerscommissie verzoekt daarom gemeente om met een rekenmodel te laten zien wat de verwachte verkeerseffecten zijn van de maatregelen in het Mobiliteitsplan per wijk. B.v in Hoge Dennen willen een aantal bewoners graag weten of ze meer autoverkeer kunnen verwachten van aanpassingen aan de Oranje Nassaulaan, en zo ja, hoeveel. Gemeente vindt een berekening niet zo zinvol, omdat dit niet de werkelijkheid weerspiegelt. De verwachting van de gemeente is dat een groot deel van het doorgaande verkeer om de wijk heen gaat rijden. Verkeer met een bestemming in de wijk, zal zich spreiden door de wijk. De Verkeerscommissie denkt dat dit geen gelijke verdeling zal zijn, maar dat bijvoorbeeld de Prins Bernardlaan en de Kerckeboschlaan een meer dan evenredig deel zullen krijgen. Daarom pleit de Verkeerscommissie voor inhoudelijk overleg met alle wijkverenigingen in Zeist over de te verwachten effecten van infrastructurele maatregelen in het Mobiliteitsplan. Gemeente zegt toe met de Verkeerscommissie en andere betrokkenen in gesprek te blijven.

De Verkeerscommissie pleit nogmaals voor een toekomstgerichter Mobiliteitsplan, met aandacht voor ontwikkelingen als groei van elektrisch rijden, zelfrijdende auto's en routeplanners die routes dwars door wijken aangeven als dat korter/sneller is. Wat zijn de gevolgen voor de (auto)mobiliteit, en hoe passen we ons fietsbeleid en de infrastructuur daarop aan? Wellicht leidt een analyse tot andere keuzes. Gemeente reageert dat Zeist hiervoor te klein is en niet de financiële middelen, noch mankracht heeft om dergelijke analyses uit te voeren. Daar zijn het Rijk en de provincies leidend, een gemeente als Zeist is volgend. De Verkeerscommissie vindt dat gemeente ook zelf ontwikkelingen moet analyseren en vertalen naar infrastructurele plannen.